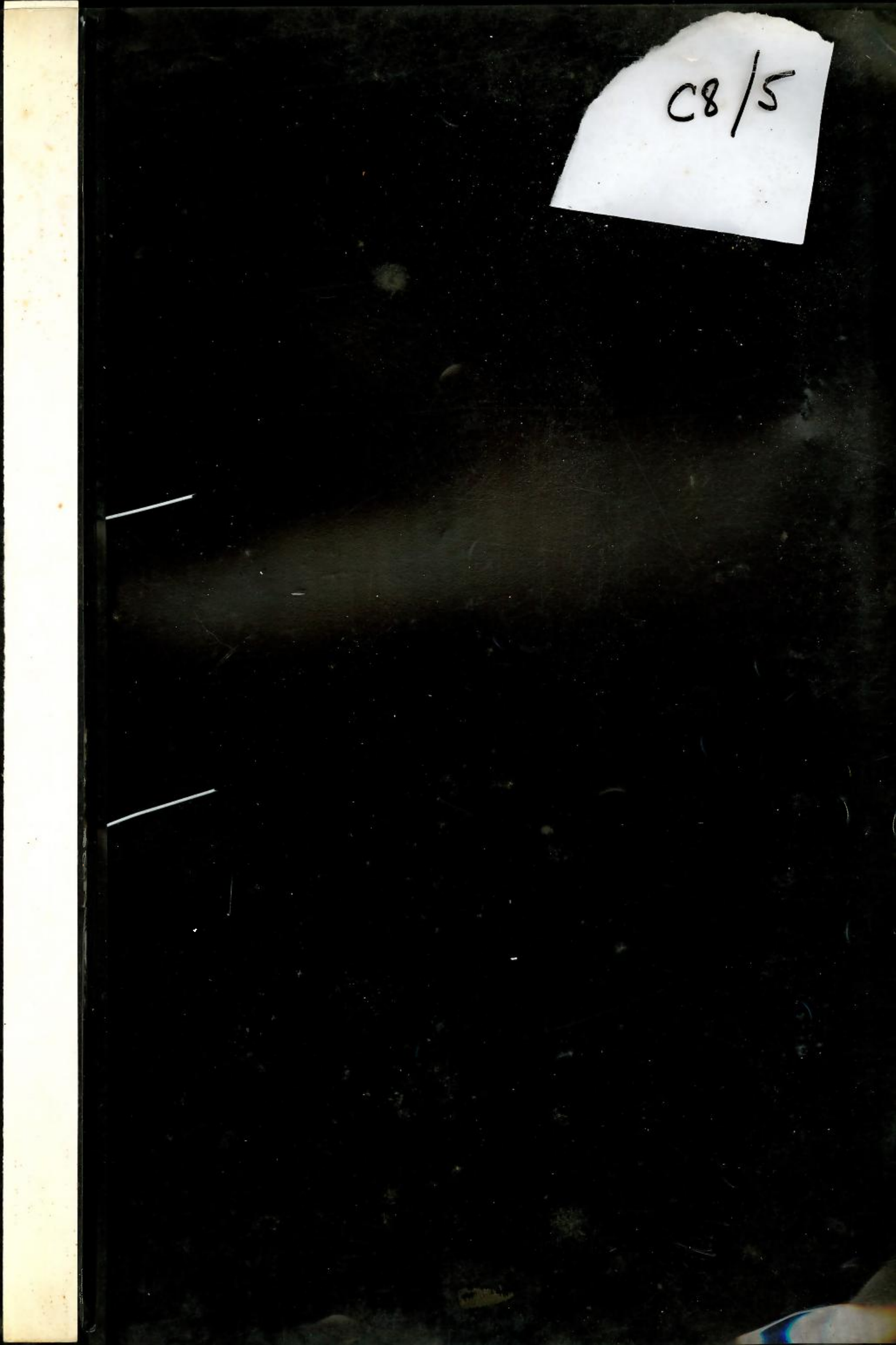

C8/5

Dedico este trabajo a mis camaradas y amigos de las FF.AA. de Paraguay, rogándoles sepan disculpar si en él parezco - inmodesto, tan sólo es la verdad, y ésto a veces, por ser- lo, nos parece mentira.

# ¿TANTO HICIERON, TAN POCOS?

## LA FUERZA AEREA ARGENTINA EN EL CONFLICTO DE MALVINAS

### INTRODUCCION

### Elogios del enemigo

-Del Ministro de Defensa Británico, John Nott, al Parlamento:

"Creo que los pilotos argentinos están demostrando una enorme bravura. Sería tonto de mi parte no reconocerlo".

-Del Almirante John Woodward, Comandante de la Task Force, en un reportaje:

"Los pilotos argentinos fueron muy valientes. Me dieron muchos dolores de cabeza, pero igual los admiro", expresó además, refiriéndose al ataque de Bahía Agradable: "ya antes habíamos recibido suficientes pruebas de lo que eran capaces de hacer. Los veíamos aparecer a ras del agua, jamás hubiéramos imaginado eso".

-Del Vicedirector del Instituto Internacional de Estudios Estratégicos de Londres, Coronel Jonathan Alford, en una conferencia dada en EE.UU.

"En comparación con el nivel de muchos países, la Argentina desplegó una Fuerza Aérea modesta y nada moderna, que la mayor parte del tiempo operaba en el límite de su radio de acción. Sin embargo hubo momentos de gran ansiedad por la

///

C8- 5..1

///

suerte de la flota británica. Quizás con sólo un poco más de fortuna en los momentos críticos la Fuerza Aérea Argentina podría haber obligado a Gran Bretaña a abortar su expedición. Agregó luego: "lo que nos produjo una enorme conmoción fué saber que los argentinos habían volado con sus "Hércules" a Puerto Stanley (Pto. Argentino) hasta el último día del conflicto".

-Del señor Pierre Clostermann, autor del libro "El Gran Circo" y tambien uno de los más grandes pilotos de combate del mundo, a los aviadores argentinos:

"A vosotros, jóvenes argentinos, compañeros pilotos de combate, quisiera deciros toda mi admiración.

A la electrónica más perfeccionada, a los misiles antiaéreos, a los objetivos más peligrosos que existen, es decir a los buques, hicísteis frente con éxito.

A pesar de las condiciones atmosféricas más terribles que pueden encontrarse en el planeta, con una reserva de apenas pocos minutos de combustible en los tanques, al límite extremo del radio de acción de vuestros aparatos, habéis partido en medio de la tempestad en vuestros Mirage, vuestros Etendard, vuestros A-4, vuestros Pucará, con escarapelas azules y blancas. A pesar de los dispositivos de defensa antiaérea y de los misiles de buques de guerra poderosos, alertados con mucha anticipación por sus radares, habéis arremetido sin vacilar. Nunca en la historia de las guerras desde 1944, tuvieron aviadores que afrontar una conjunción tan terrorífica de obstáculos mortales, ni aún los de la RAF sobre

///

C8.5.2.

///

Londres en 1940 o los de la Luftwaffe en 1945.

Vuestro valor nosha deslumbrado y no sólo el pueblo argentino no debe olvidaros nunca, sino somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos de que seáis nuestros hermanos pilotos.

A los padres y a las madres, a los hermanos y a las hermanas, a las esposas y a los hijos de los pilotos argentinos que fueron a la muerte con el coraje más fantástico y más asombroso, les digo que ellos honraron a la Argentina y al mundo latino.

¡Ay! La verdad vale únicamente por la sangre derramada y el mundo cree solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ella".

Ubicación de las Islas Malvinas

- 1.800 Kms. desde Buenos Aires.
- 925 Kms. desde Comodoro Rivadavia.
- 774 Kms. desde Río Gallegos.
- 3.000 Kms. desde Asunción.
-13.300 Kms desde Londres.

Según la enciclopedia británica, estas islas forman esencialmente parte de la Patagonia, a la que están unidas por la meseta submarina.

Superficie

-11.960 Kms2.

Población

- 1.200 habitantes estables.
  400 empleados transitorios.

///

C8.5.3

///

- 300 funcionarios del Reino Unido

Total: 1.900 habitantes.

Características del suelo

-El archipiélago de las malvinas está formado por dos (2) islas principales y centenares de islotes.

-Sus costas son fuertemente cortadas y el relieve es muy accidentado.

-Las islas principales están separadas por un (1) angosto estrecho, el de San Carlos.

-No existe casi forestación

-El suelo es casi exclusivamente de turba

Clima

-Húmedo y frío.

-Fuertes vientos casi permanentemente.

-Llovizna con frecuencia, escasa visibilidad.

-Hielo durante gran parte del año.

-Techo de nubes bajo (casi permanentemente).

Fuentes de recursos

Pesca: Se extraen hasta cuatro (4) millones de tns. por año, se estima su capacidad potencial hasta diez (10) millones de tns. por año.

Cría de animales: Casi exclusivamente ovejas (600.000 cabezas aprox.)y algún ganado equino.

Algas: Se extraen para múltiples usos.

Hidrocarburos: Se presume su existencia en cantidades significativas, se desconoce si fué comprobado.

///

C8.5.4

///

Minerales: Idem anterior.

Importancia geopolítica y estratégica de las Islas Malvinas

Razones que la avalan:

-Dominio del Estrecho de Magallanes (Permite la navegación de grandes barcos y otros de porte similar).

-Supervisión del Beagle y el Pasaje Drake.

-Control de la ruta del petróleo.

-Control amplio estratégico (Bases, centrales electrónicas, etc.)

-Intervención con derecho propio en Tratados de Defensa del Atlántico Sur.

-Limitaciones del Canal de Panamá, obsolecencia del mismo.

-Puerta abierta a la Antártida.

-Dominio de planicies abismales (Llanuras extensas, planas y profundas del fondo del mar entre 3.000/6.000 mts. que permiten instalar detectores para localizar submarinos, con gran alcance de detección).

Descubrimiento

-Año 1520; Esteban Gómez, español (acompañaba a Magallanes).

-Año 1539: A. de Camargo (español), intentaba circunvalar Sudamérica.

-Año 1598: Sebald Van Weerdt (holandés) que habría llegado desde el Este y las llamó "SEBALDINES".

-Año 1690: John Strong (inglés) las llamó "FALKLAND".

-Siglo XVII: Navegantes franceses provenientes de Saint Maló las llamaron "MALOUINES".

///

C8.5-5

///

Pertenencia, ocupaciones sucesivas, reclamos

-Año 1494: A España por el Tratado de Tordesillas (España y Portugal).

-Año 1713: A España por el Tratado de Utrecht (España y Gran Bretaña).

-Año 1763/64: Ocupadas por el Cap. Bougainville (francés), fundó el primer asentamiento permanente y las colocó bajo dominio de Francia.

-Año 1765: Los ingleses arriban, fundan Puerto Egmont y proclaman su soberanía (pese a que ya lo había hecho Francia).

-Año 1766: Reclama España ante Francia y pasan a su soberanía (paga 680.000 libras) pero sigue la ocupación inglesa.

-Año 1770: Una expedidión desde Bs.As. a cargo de J.I. Madariaga expulsa a los ingleses.

-Año 1770/74: Inglaterra reclama, España devuelve Pto.Egmont pero se acuerda que la soberanía es española.

-Año 1774: Los ingleses, en situación incómoda en Pto.Egmont, lo abandonan, dejando un cartel donde manifiestan que las islas son de ellos.

-Año 1774/1816: Contó con sucesivos gobernadores hispánicos.

-Año 1820: Parte de Bs.As., en la fragata "Heroina" quién había de administrarlas, su Capitán.

-Año 1823: El Gobierno de Bs.As. autoriza a poblar las islas y concede tierras, entre otros, al hidalgo español Jorge Pacheco y al comerciante Luis Vernet.

-Año 1829: Argentina instala en Malvinas una Comandancia Política-militar a cargo de D.Luis Vernet.

///

C8.5.6

///

Año 1832: Los ingleses, en la corbeta "Clío", llegan y declaran el dominio británico.

-3 DE ENERO DE 1833: Los ingleses toman prisionero al Cmdte. Pineda, argentino, arrían su bandera y lo expulsan a Montevideo.

-Año 1841: Se instituyó la administración civil inglesa.

-Desde el año 1833 la Argentina intentó vanamente recuperar las islas por la vía diplomática. Por exhortaciones de la ONU se inician contactos.

-Año 1966: Comienzan negociaciones bilaterales.

-Año 1971: Se firma decl. conjunta (Se establecen comunicaciones aéreas, marítimas, telegráficas, etc.).

-Año 1980: Visita de N. Ridley (Repr.del Gob. Inglés). Propone: a) Gob. comp. b) Congelar negoc. c)Reconoc.simbólico de la soberanía. Fracasa la gestión. El Sr. Ridley fué trasladado a las Islas Malvinas desde Comodoro Rivadavia en un vuelo especial cuyo Comandante fué el autor del presente trabajo.

-Año 1981: Nueva ronda de negociaciones.

-Año 1982: (Febrero): Ultimo encuentro de negociaciones.

-Año 1982 (2-Abril): Recup. de las Malvinas por Argentina.

La "chispa" de la contienda

Esta se produjo como consecuencia de una operación comercial entre un particular, el señor Davidoff, y una Firma inglesa,"Salvensen Limited". Se brinda a continuación una secuencia general de los hechos acontecidos, sin abundar en cada uno de ellos, para no ser excesivamente extenso.

///

///

Sí podemos decir, que de lo ocurrido, y cuyo origen fue una operación comercial común, después de múltiples inserciones de otros factores, totalmente ajenos a la operación mencionada en sí, se desencadenó un conflicto armado de características poco usuales, donde le cupo una actuación muy particular y destacada a la Fuerza Aérea Argentina.

Operación Davidoff. Fines comerciales.

-Año 1976/77: Gestiones ante la Embajada Británica.

-Año 1978: Contacto con el Secretario del Gobernador de Malvinas.

-Año 1979 (19-Sept): Davidoff firma contrato con Salvensen Limited por compra de instalaciones balleneras abandonadas por 105.000 libras pertenecientes a la firma inglesa, con vigencia hasta 31-Marzo-1983.

-Año 1980; Davidoff forma la empresa "Islas Georgias del Sur S.A.". Viaje de relevamiento.

-Año 1981: 20 de Dic-81 arriba a Georgias el empresario en nave "Almirante Irizar".

-Año 1982 (11 de Marzo): Partida del buque "Bahía Buen Suceso" con 41 operarios.

-2 de Abril de 1982: Desembarco argentino en las I. Malvinas.

Conflicto bélico

Fuerzas Inglesas. Task Force 317

Naves:

-Naves de Guerra: 44 (incluye 2 portaviones y 6 submarinos) cinco (5) impulsados por energía nuclear)

///

c8.5.8

///

-Naves de apoyo: 68

-Total de la flota: 112 naves.

Aviones:

-De combate: 72

-Helicópteros: 271 de variados tipos.

Tropas:

-Ejército: 6.000 hombres.

-Armada: 3.000 infantes de marina.

-F. Aérea: 1.500 hombres aproximadamente.

-Total General de hombres: 30.000 (incluyendo trip., servicios, etc.).

Fuerzas Argentinas:

-Ejército : 9.804 hombres

-Armada : 1.987 "

-F.Aérea : 402 "

-Total : 12.193 hombres desplegados en las Islas.

Fuerza Aérea Argentina

Elalistamiento de la Fuerza Aérea Argentina.

La Fuerza Aérea Argentina estaba diseñada en marzo/abril 1982, para actuar en Teatros de Operaciones eminentemente terrestres, de acuerdo a las responsabilidades primarias que el Ministerio de Defensa Nacional le había asignado desde su creación como Fuerza independiente. Sin embargo, cuando el país se encontró enfrentado militarmente ante una poderosa potencia militar de la NATO, el Teatro donde debió actuar fué eminentemente MARITIMO o insular. Es

///

C8.5.9

///

decir, las operaciones de sus aviones y sistemas de armas, debieron desarrollarse en un ambiente (Atlántico Sur e Islas Malvinas) extremadamente extenso y particular que superaba su equipamiento y la instrucción específica de su personal.

Pero su espíritu criollo llevó a que, la Fuerza Aérea Argentina, se adaptara rápidamente a esta imprevista situación y para fines de abril, cuando la Task Force británica arribaba a nuestras latitudes, la Fuerza Aérea ya estaba lista a defender con honor nuestra soberanía.

El despliegue de la Fuerza Aérea Argentina a partir de la recuperación de nuestras Islas Malvinas.

Los sistemas de armas dependían de distintos Comandos específicos:

1º) Comando Aéreo Estratégico. Que llevó permanentemente la situación del enemigo que avanzaba hacia el sur desde la isla Ascensión, mediante sus organismos de detección electrónica satelitaria y sus unidades aéreas de Exploración y Reconocimiento lejanos.

2º) Comando Aéreo de Transporte: Que proveyó un inmenso enlace aéreo con las Islas Malvinas desde el mismo 2 de abril y cuyos aviones a partir del 15 de abril (cuando Gran Bretaña decretó la zona de exclusión total) se transformaron en los únicos vehículos de transporte que abastecieron las Islas y recuperaron heridos y materiales hasta el mismo 14 de Junio de 1982.

///

C8.5.10

///

3º) Comando de la Fuerza Aérea Sur. Con asiento en Comodoro Rivadavia, a éste Comando se le asignaron todos los medios de combate que la Fuerza Aérea Argentina emplearía desde el continente. Por lo tanto este Comando tuvo el peso mayor del esfuerzo de guerra que la Fuerza Aérea Argentina puso en el Atlántico Sur y cuyas operaciones aéreas asombraron a especialistas militares del mundo. Su Comandante fué el Brigadier Ernesto Horacio Crespo. Para cumplir su crucial misión desplegó estas unidades así:

a) Los bombarderos livianos Canberra MK 62 en Base Aérea Militar Trelew.

b) Los interceptores Mirage M-III en Base Aérea Militar Comodoro Rivadavia.

c) Los caza bombarderos Skyhawk A-4B en Base Aérea Militar Río Gallegos.

d) Los caza bombarderos Skyhawk A-4C en Base Aérea Militar San Julián.

e) Los caza bombarderos Dagger M-V en Base Aérea Militar San Julián y Base Aérea Militar Río Grande.

f) Los aviones de Reconocimiento y Diversión - Escuadrón Fénix-en Base Aérea Militar Comodoro Rivadavia.

g) Los aviones de Transporte Aéreo Hércules C-130 y aeroabastecedores en Base Aérea Militar Comodoro Rivadavia.

///

C8.5.11

///

4º) Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas.

La Fuerza Aérea Argentina envió a las Islas, desde el mismo 2 de Abril de 1982, una serie de unidades aéreas y terrestres y organismos de vigilancia aérea que ponía a disposición del Comandante (o gobernador militar) de Malvinas, los medios aeronáuticos posibles para la defensa de éste territorio. Este Comando estuvo presidido por el Brigadier Luis Guillermo Castellanos y sus unidades dependientes eran:

a) Escuadrón Aeromóvil Pucará. Aviones IA-58 que operaron desde nuestras Islas.

b) Unidades de Artillería Antiaérea de la Fuerza Aérea Argentina , que unidas a las del Ejército y Armada brindaron una eficiente y reconocida defensa antiaérea de los centros vitales de Malvinas.

c) El Sistema de Vigilancia y Control Aéreo (radares, redes de observación, comunicaciones) que detectaba al enemigo (aéreo y naval) y dirigía a los aviones (del continente o de las Islas) hacia los blancos militares.

d) Las dos Bases Aéreas Militares en Malvinas "Puerto Argentino" y "Ganso Verde" (Goose Green) desde donde operaba indistintamente el Escuadrón Aeromóvil Pucará.

///

C8.5.12

///

Fuerza Aérea Argentina

-Lugares de asiento durante el conflicto y material aéreo desplegado en el continente y en las Islas Malvinas.

| CDO | LUGAR | DOTACION | OBSERCIONES |
|---|---|---|---|
| CAE | PAL (Bs.As.) | 4 B-707 | |
| FAS | Trelew (Chubut)<br>Cdo.Rivadavia | 7 MK-62<br>7-C-130/F-28 | |
| | (Prov.Sta.Cruz) | 2 KC-130<br>5 LR-35<br>5/6 F-27<br>5/6 T.OTTER<br>Helicópteros<br>4 M-III | |
| | San Julián(Sta. Cruz) | 9 A4-C<br>10 M-V | |
| | BAM.STA.CRUZ (Sta.Cruz) | 8 IA-58 | |
| | Río Gallegos (Sta.Cruz) | F-28<br>22 A4-B<br>4 M-III | |
| | Río Grande(Tierra del Fuego) | 9 M-V | |
| CTE.GUARN. MALV. | BAM Malvinas (Pto.Argen.) | 6 MB-339(A.Macchi)¥<br>21 Helicopteros<br>2 Aus.SKyvan ¥ | |
| CAE | Bases de Ezeiza y Aeroparque | B-737/707 y BAC-III (puente aéreo) | Pertenecientes a Aerol.Arg. y Compañía "Austral". |
| CTE.GUARN. MALV. | Est.Aeron.Bahía elefante | 4 T-34 Turbo-Mentor ¥ | |
| | BAM "Condor" | 12 Pucará (IA-58)<br>4 Helicópteros | |

¥ Estos aviones pertenecían a la Armada/Prefectura Naval, el resto era de Fuerza Aérea.

///

C8. 5. 13

# CADENA DE COMANDO

Cte. en Jefe Ejército
Cte. en Jefe Armada
Cte. en Jefe Fuerza Aérea
Ministerio de Defensa
Jefe EMC

Brigadier
Jorge A. Huges

Vicealmirante
Juan J. Lombardo

Brigadier Mayor
Helmuth C. Weber

Brigadier
Ernesto H. Crespo

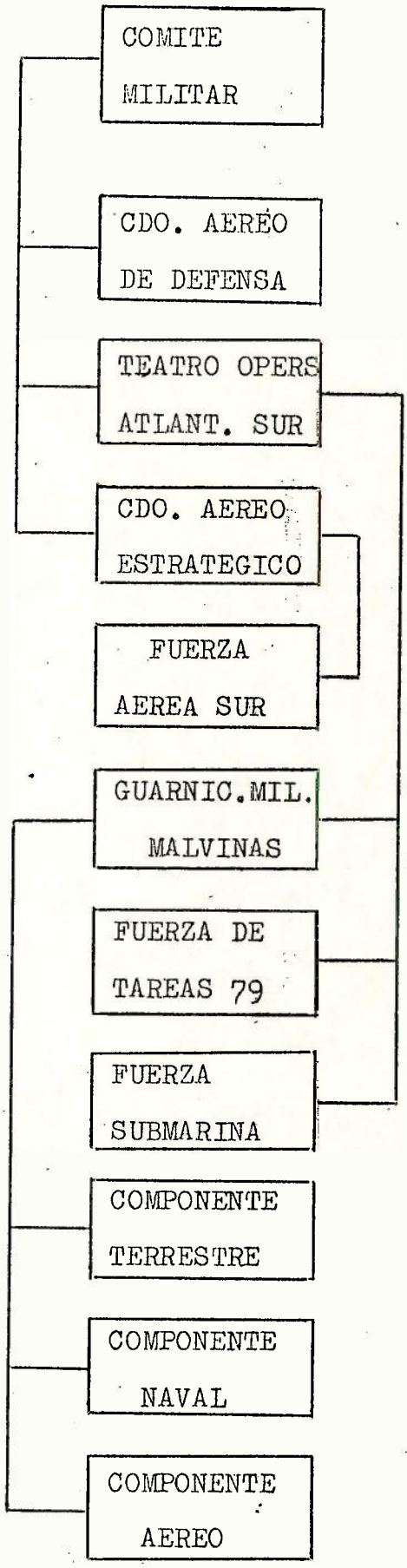
General
Mario B. Menéndez

Contraalmirante
Gualter Allara

General
Oscar L. Jofre

Contraalmirante
Edgardo A. Otero

Brigadier
Luis G. Castellano



C8.5 .14

///

Acciones principales de la Fuerza Aérea Argentina

1º) Batalla del estrecho de San Carlos

Recién el 21 de mayo de 1982, la TASK FORCE, pudo estar en Fuerza (112 buques y 30.000 hombres) para intentar nuevamente el avance de sus numerosísimos medios navales y lograr la cabecera de playa en nuestras Islas. Se aproximaron de noche e iniciaron el desembarco en las costas de la Isla Soledad -San Carlos- que dan al estrecho que la separa de la Gran Malvina. Al comprobar este hecho, nuevamente la Fuerza Aérea reaccionó con todos los medios, ya no sólo desde el continente sino también con sus gauchos alados en las Islas, nuestros PUCARA.

Se desarrolló aquí una larga batalla aeronaval que duró seis días y fué un tremendo esfuerzo y desgaste para ambos bandos.

Los británicos bautizaron este estrecho como el Valle de las Bombas (Bomb Alley).

Se luchó hasta el 27 de mayo, cuando la meteorología lo permitió, con todos los aviones de que se pudo disponer; la FAS lanzó desde el continente, sólo en aviones de combate, sin contar los inmumerables vuelos de apoyo y secundarios que cada operación de combate requiere, 114 salidas gloriosas que, al finalizar la batalla dejaron como saldo:

a) Un destructor británico (CONVENTRY) hundido.

b) Un portacontenedor británico (ATLANTICO CONVEYOR) hundido.

///

C8.5.15

///

c) 2 fragatas hundidas (HMS ARDENT fué impactada por 2 escuadrillas de FAA y HMS ANTELOPE, una Ella A4B - FAA - le alojó 2 bombas 1.000 Lbs. c/u que no explotaron. Posteriormente, al ser desactivadas, durante la noche, se produjo la explosión que hundió el buque.

d) 5 fragatas averiadas.

e) 2 buques anfibios averiados.

f) 11 HARRIERS derribados o destruídos.

Pero la FUERZA AEREA pagaba el precio de 20 aviones derribados y 11 pilotos fallecidos.

2º) Ataque al portaaviones "Invincible"

El 30 de mayo de 1982, perdurará, seguramente, como el día en que se realizó la operación más osada y riesgosa del conflicto del Atlántico Sur.

La FAS, consciente de que el enemigo tenía la iniciativa en todos los ámbitos, resolvió realizar una operación que afectara el centro neurálgico de la Task Force: atacar a uno de sus portaaviones livianos.

Al desaparecer las naves británicas de las aguas próximas a las islas, y dado que resultaba sumamente problemático realizar tareas de apoyo directo contra la infantería desembarcada, se resolvió llevar a cabo una acción directa contra el corazón de la Flota: los PAL "Hermes" o Invincible".

- David versus Goliat

Los problemas y riesgos que una operación de esta naturaleza implicaban eran de enorme significación;

///

C8.5 .16

///

las dificultades para concretarla parecían insuperables; la posibilidad de recuperar con vida a los pilotos que la llevaran a cabo, era una remota esperanza.

El primer problema a resolver era la distancia a que normalmente se hallaban los dos PAL británicos: se requería realizar más de un reabastecimiento en vuelo, es decir, planificar con toda exactitud el empleo de los aviones KC-130, a efectos de que los aviones atacantes pudiesen realizar los reaprovisionamientos procurando llevar al mínimo las posibilidades de fallas o errores. Si el reabastecimiento no se realizaba con el 100% de efectividad, la operación o bien debía abortarse, o significaría la pérdida de los aviones al caer éstos al mar por falta de combustible.

Visto el problema desde cierta perspectiva, lo que los KC-130 estaban realizando era el papel de un portaaviones, ya que permitirían a los aviones de ataque propios, reaprovisionarse para llegar a sus blancos, ampliando significativamente su radio de acción normal al operar con base en tierra.

El segundo problema a resolver era el de la posición en que se hallaban los dos blancos posibles: había que detectar su exacta ubicación. Al no disponer de exploración naval, submarina o aérea, las posibilidades de hallar a estas dos naves en la inmensidad del mar, entre un conjunto de otras naves -algunas de ellas de similar porte, como petroleros o cargueros-

///

C8.5.17

///

implicaba un desafío de orden tecnológico cuya resolución normalmente no se halla al alcance de las naciones en vías de desarrollo, dado que aquí escasean las capacidades de orden electrónico y satelitario, las cuales son normalmente patrimonio de las superpotencias. Inhibida la República Argentina de obtener información de cualquiera de estas dos fuentes, debía abocarse a otra solución, con sus limitados medios. Los radares ubicados en Puerto Argentino podían dar una aproximación de la ubicación de los portaaviones enemigos, por estimación de la trayectoria de los aviones "Harrier" o "Sea Harrier", pero este artificio no ofrecía la seguridad, la precisión y el tiempo de preaviso que la operación requería, hallándose además sujeto a interferencias y engaño electrónico por parte del enemigo.

El tercer problema estaba dado por el tipo de avión a emplear: debido a la necesidad de realizar una navegación de elevada precisión, sería indispensable contar con los medernos "Super Etendard" de la Armada, los cuales -armados con el último "Exocet" disponible- podrían localizar el blanco, lanzar el misil, y mientras estos aviones regresaban, los otros aparatos continuarían volando tras la trayectoria del "Exocet" para hallar el portaaviones, lanzar sus bombas y escapar, si podían hacerlo. Los M-V "Dagger", al no poseer sistema de reaprovisionamiento en vuelo, estaban eliminados de esta selección posible. Los MK-62 "Canberra", que por su autonomía hu-

///

C8. 5 . 18

///

biesen sido los aparatos ideales para una misión de este tipo, fueron excluidos debido a su baja velocidad relativa, su poca capacidad de maniobra -lo cual los hacía sumamente vulnerables- y principalmente, a su elevada reflexión radar, lo que significaba que la formación sería detectada con una anticipación mucho mayor de lo aconsejado para tener alguna chance de llegar hasta el protaaviones sin ser destruida antes. Obviamente, el avión seleccionado debía ser el "Skyhawk", pues sumaba las cualidades necesarias: sistema de reaprovisionamiento en vuelo, velocidad y capacidad de maniobra adecuadas y similares a las del "Super Etendard", elevada capacidad para penetrar las defensas electrónicas y de armas del buque, y finalmente, posibilidad de portar tres bombas BRP de 250 Kg por avión.

La sola mención de la idea de emplear este pequeño aparato, diseñado por la Douglas Aircraft y que realizara su primer vuelo en 1954, para atacar a los portaaviones de la moderna Flota británica, hubiese hecho sonreir supicazmente al más crédulo interlocutor. Parecía más una ocurrencia propia del buen sentido del humor de alguno de los Oficiales del Estado Mayor, que una intención operacional seria y profundamente meditada de la FAS.

Sin embargo, esta moderna versión de David vs. Goliat estaba en vías de convertirse en una realidad: el Comandante de la FAS adoptó su decisión el día 28 de mayo: había que atacar.

///

C8-5.19

///

La Sección "Ala"y la Escuadrilla "Zeus" atacan

La operación fué coordinada con la Aviación Naval.

Se emitió la Orden Fragmentaria OF 1268, que comprendía, en primer término, el traslado de una escuadrilla de A4-C desde su Base de San Julián hasta el aeródromo de Río Grande, lugar en el cual se hallaban los "Super Etendard" y desde donde se realizaría la operación, ya que la navegación hacia el objetivo material se llevaría a cabo por la parte Sur del archipiélago, y la posición geográfica de este aeródromo era la ideal como base de operaciones.

El día 29 de mayo se comenzó a analizar en detalle la posición de los PAL británicos, los cuales venían siendo localizados desde el primer día de inicio del conflicto en el Centro de Electrónica Operativa (CEO) de la Fuerza Aérea. Fueron ubicados al Este de las Islas Malvinas, pero la operación no pudo realizarse en ese momento, por no hallarse disponibles los dos KC-130 al estar afectados a otras operaciones en desarrollo.

El día 30 de mayo, el CEO mantuvo la detección y posiciones de ruta del "Invincible". El portaaviones -en posición de ataque- se hallaba realizando una especie de circuito hipódromo en sentido Este/Oeste y en la latitud aproximada de Puerto Argentino, navegando en su posición más próxima a las islas hasta 80 millas naúticas de éstas, y en su posición más alejada, a 140 millas náuticas de la capital de las

///

C8.5.20

///

islas. El resto de los buques se aprestaban para el desembarco, con sus misiones de transporte, apoyo de fuego o escolta, miemtras se preparaba el máximo esfuerzo aéreo para apoyar la operación.

Los dos KC-130 argentinos se hallaban listos para la misión, mientras se calculaba cuidadosamente sus estratégicos puntos de espera para apoyar el vuelo de los restantes aviones que constituirían el vector de ataque.

Las condiciones meteorológicas -en tanto- se presentaban aptas, con cielo poco nuboso, visibilidad de 20 km y vientos del sector Oeste con intensidad de 15 nudos.

Los dos KC-130 despegaron de Río Gallegos -con el indicativo "Ranquel"- siendo las 11:25 hs., dirigiéndose a sus puntos de espera.

El último avión de la formación se hallaba en el aire a las 12:43 hs., iniciando el histórico vuelo y conformando la sección "Ala" con dos "Super Etendard"y la Escuadrilla "Zeus" con los cuatro "Skyhawk".

Mientras tomaban altura y dejaban atrás las costas de la Tierra del Fuego, cada piloto era acuciado por una incógnita tremenda respecto de la suerte que les aguardaba. En un silencio de radio total, los dos "Super Etendard" volaban al frente, mientras los "Skyhawk" les formaban disciplinadamente -dos a cada lado-. La dirección que debían seguir pasaba

///

C8.5.21

///

unas 230 millas náuticas al Sur de las Islas Malvinas con rumbo general hacia el Este, hasta sobrepasar la posición de los buques de la Task Force; virarían luego hacia el Norte y desde "atrás" del buque elegido como blanco, realizarían el ataque con rumbo general hacia el Noroeste, a efectos de tratar de lograr la sorpresa, premisa ésta indispensable para la supervivencia de toda la formación, pues no tenían chance alguna para enfrentar a los "Sea Harrier" si éstos se percataban de su presencia y procedían a interceptarlos.

Un misil "Exocet" A/M 39 pendía del primer "Super Etendard", mientras el otro avión lo acompañaba para reemplazar cualquier mal funcionamiento de alguno de sus equipos; en tanto, cada "Skyhawk" llevaba pendientes tres bombas BR de 250 Kg. Tal vez no sería suficiente para hundir a un buque de guerra de 18.910 toneladas de desplazamiento, pero con seguridad que algún daño serio se le podía ocasionar.

Si bien la OF establecía el nombre de "Zeus" a la escuadrilla, su jefe prefirió designarla con el nombre de "Zonda", indicativo que utilizaría durante el ataque.

Los seis aviones realizaron los dos reaprovisionamientos en el aire sin inconvenientes. Poco después de poner rumbo al Norte, es decir, al aproximarse a la zona del blanco, iniciaron una navega-

///

C8.5.22

///

gación rasante de 125 millas náuticas volando a unos 20 metros de las olas y con 100 metros de separación.

Los criterios limitativos impuestos a la operación señalaban que en caso de falla de uno de los dos KC-130, del "Super Etendard" No 1, o de dos A4-C, la misión se suspendería. Pero todo salió a la perfección, y los seis aviones siguieron juntos inexorablemente hacia su blanco. Sólo la meteorología en un tramo de la ruta se mostró con lluvia y nubes bajas, pero no les impidió continuar.

Finalmente, la formación comenzó a aproximarse al punto de comprobación de la posición del blanco: si éste no se hallaba donde se lo había previsto, toda la misión quedaría cancelada, ya que no habría mayores posibilidades de realizar búsqueda alguna. Los dos aviones de la Sección "Ala" ascendieron levemente para encender su radar al llegar al punto señalado; para bien o para mal, para suerte o para desgracia, el blanco se hallaba precisamente en el lugar en que se lo había ploteado: los "Alas" hicieron una fugaz comunicación: ambos lo habían detectado en sus pantallas de radar. Descendieron, y un instante después, el último "Exocet" abandonaba el avión portador e iniciaba su efímero -pero letal- trayecto. Acto seguido, los dos aviadores navales -Capitán de Corbeta Alejandro Francisco y Teniente de Navío Luis Collavino- realizaron un brusco viraje hacia su izquierda y emprendieron el regreso. Eran las 14:24 hs.

///

C8.5.23

///

A sus espaldas quedaban los 4"Zeus", que vieron el lanzamiento del misil y su estela marcándoles el implacable camino hacia el objetivo. En esos momentos, ya las defensas de la nave se debían estar activando, no bien producida la ilumninación de la enorme estructura por parte de los radares de los atacantes, e inmediatamente debieron detectar un movil aéreo que se aproximaba a 1.100 km por hora, seguidos por otros 4 de mayor tamaño y algo más lentos.

Los sistemas defensivos del portaaviones ya no podrían hacer mucho contra el "Exocet", por falta de tiempo de reacción. La sorpresa había sido total, pero la escuadrilla que venía detrás había sido adquirida por el radar 909 del sistema "Sea Dart" y sin pérdida de tiempo lanzó automáticamente los dos primeros misiles. Los operadores de los cañones antiaéreos instalados en la nave fueron alertados prestamente para enfrentar el peligro que se cernía sobre la grisácea mole de acero.

Los cuatro "Zeus" vieron el disparo del "Exocet" delante de ellos, con una extraña emoción, muy difícil de expresar con palabras, porque sus pechos parecían estallar, exaltados por la magnitud de la misión, con la aprehensión propia del momento que vivían, con todas las facultades físicas y psíquicas en tremenda tensión, con la incertidumbre de lo que les iba a ocurrir en los próximos segundos, que podían ser los últimos de sus vidas.

///

C8.5.24

///

Los "Skyhawk" comenzaron a converger en la dirección marcada por el misil que volaba a unos 2 metros de las olas luego de estabilizar su trayectoria. Lanzado a unas 24 millas náuticas del blanco, el "Exocet" demoraría aproximadamente 109 segundos en llegar a éste, mientras esa distancia para los A4-C significaban 153 segundos, pero ya sin la sorpresa inicial, es decir, enfrentando a las defensas antiaéreas de la nave.

Cuando aún no habían recorrido la mitad de la distancia al blanco (10 millas náuticas o 18 Km) y con rumbo aproximado de 340º (Noroeste), los "Zeus" comenzaron a distinguir la silueta de un buque en el horizonte. Les quedaban aún 76 segundos para llegar a éste. Algunos instantes más tarde, el numeral Nº 3 pudo observar como el avión de su Jefe de Escuadrilla, el Primer Teniente José D. Vázquez, perdía parte del ala izquierda, y casi inmediatamente, su motor estallaba, seccionando el aparato en dos partes, cayendo hacia la izquierda y explotando contra la superficie del mar, sin observarse la eyección de su piloto, es decir, falleciendo éste instantáneamente. Aparentemente había sido alcanzado por un "Sea Dart".

Los restantes "Zeus" sólo alcanzaron a ver una explosión de color naranja, continuando los tres a su frente, con la mirada impertérrita, fija en lo que ahora podían apreciar con claridad como la silueta típica de un portaaviones, que se iba agrandando

///

C8.5.25

///

rápidamente ante sus ojos atónitos. Ya por entonces observaron como comenzaba a surgir humo negro a ambos lados de la isla del portaaviones, producto con seguridad del impacto del "Exocet".

El avión Nº 2 de la escuadrilla, fué alcanzado pocos segundos antes de llegar al portaaviones por la artillería antiaérea de éste, y explotó fragmentándose. Pero no podremos decir que no batió a su blanco: el motor incendiado, por efecto de la inercia que llevaba al momento de desintegrarse el avión, impactó en el área del ascensor posterior, y se introdujo en el interior originando un incendio de grandes proporciones y cuantiosos estragos en esa parte de la estructura. Su piloto, el Primer Teniente Omar J. Castillo, vendió así muy cara su vida, ofrendada generosamente en cumplimiento de su deber, al igual que su compañero de escuadrilla derribado pocos segundos antes.

El "Zeus" Nº 3, piloteado por el Primer Teniente Ernesto Ureta, apretó el disparador de sus cañones cuando se halló a distancia de tiro, para comprobar que sólo salían dos disparos, antes de que se atascaran. Pero tuvo más suerte con sus bombas, ya que logró hacer muy buena puntería y las arrojó en la parte posterior de la cubierta, escapando luego por la derecha de la isla del enorme navío, pegándose al mar y realizando un viraje a su izquierda para asumir el rumbo que lo llevaría de re

///

C8.5.26

///

greso a su base. Al echar un último vistazo a su blanco, observó que estaba cubierto de humo.

El numeral Nº 4, el Alférez Gerardo Isacc, afrontaba en esos segundos, todas las contingencias que conlleva ser el último miembro de una formación de aviones de combate. Sin embargo, en esta oportunidad habían sido los dos primeros aviones los que pagaron las consecuencias ante las defensas antiaéreas enemigas, poniendo así a prueba su firme determinación de continuar el ataque. No se arredró al ver la desintegración de dos de los aviones que lo precedían, y enfiló hacia el herido navío. Pero ya el humo lo había cubierto casi totalmente, según su ángulo de observación y esta circusntancia le impidió hacer una puntería prolija. Sin embargo, alcanzó a ver la superestructura y la isla, y allí apuntó. Lanzó sus bombas y cruzó la nave por popa.

Efectuó una salida similar al del numeral Nº 3, y escapó haciendo maniobras evasivas; cuando se hallaba a unos 7 km. pudo observar que el portaaviones había quedado oculto detrás de espesas capas de humo negro.

No volvieron a ver ningún otro buque ni aviones enemigos durante su regreso.

El "Invincible" afrontaba en esos momentos su hora más crítica. Según fuentes británicas no oficiales, había sido alcanzado por fuego de cañones de 20 mm en su Central de Control de Vuelo, un "Exocet"

///

C8.5.27

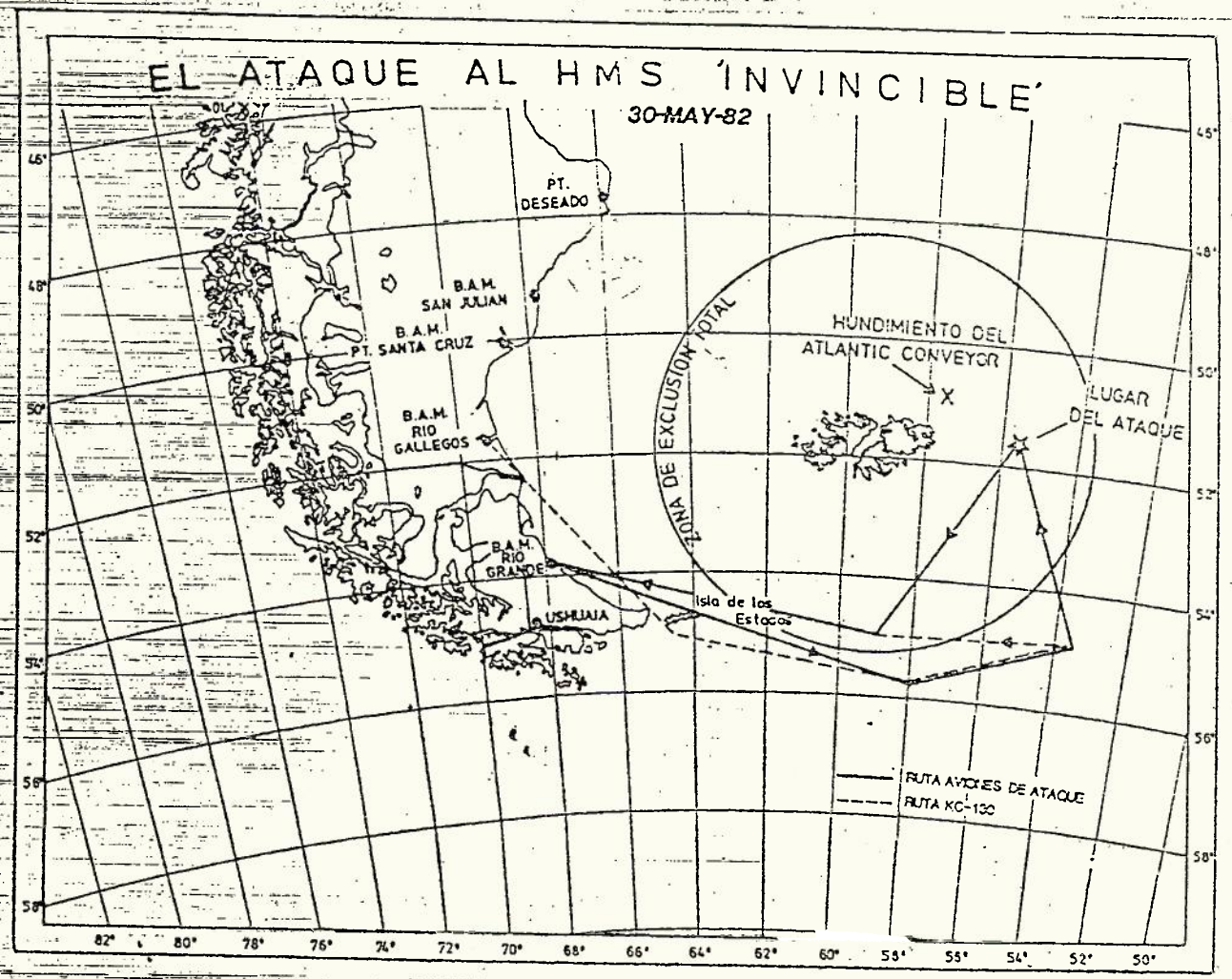
-introducido por la banda de estribor- había estallado en sus compartimientos centrales causando serios daños; tres bombas de 250 kg. habían penetrado en su cubierta, estallando dos de ellas y produciendo graves daños en esa parte del buque, que comenzó a incendiarse afectando la zona de hangares donde había varios "Sea Harriers" en reparación. Finalmente, los restos de un "Skyhawk" habían afectado la cámara de máquinas por babor -ya que el buque había virado a su izquierda- inutilizando una de sus turbinas e iniciando un incendio de proporciones.

Los mensajes correspondientes fueron radiados de inmediato al Comandante de la Task Force y al Comandante Terrestre de las Fuerzas británicas. Azorados, resolvieron suspender el desembarco en Fitz Roy y replantear la situación. Los aviones del "Invincible" que se hallaban en vuelo fueron derivados a otras plataformas.

El General Moore decidió de inmediato trasladarse con el Brigadier Wilson y su Estado Mayor a San Carlos y eventualmente preparar allí el desembarco. Cuando llegó a San Carlos, esa noche, se trasladó al "Fearless" donde constituyó su puesto de comando. Allí analizó las graves novedades del día, y el comienzo poco auspicioso de su misión de Comandante de los efectivos terrestres británicos.

Oportunamente, el General Moore había llegado al teatro de operaciones en los momentos en que más necesarios y útiles serían a Gran Bretaña su expe-

C8.5.28


EL ATAQUE AL HMS 'INVINCIBLE'
30-MAY-82
PT. DESEADO
B.A.M. SAN JULIAN
B.A.M. PT. SANTA CRUZ
B.A.M. RIO GALLEGOS
B.A.M. RIO GRANDE
USHUAIA
Isla de los Estados
ZONA DE EXCLUSION TOTAL
HUNDIMIENTO DEL ATLANTIC CONVEYOR
X
LUGAR DEL ATAQUE
RUTA AVIONES DE ATAQUE
RUTA KC-130
45°
48°
50°
52°
54°
56°
58°
82°
80°
78°
76°
74°
72°
70°
68°
66°
64°
62°
60°
58°
56°
54°
52°
50°

C8.529

///

riencia, su tesón, su profesionalismo, y el ascendiente que tenía sobre sus hombres.

Los dos "Skyhawk" sobrevivientes de la hazaña más grande del conflicto bélico en la misión que mejor simboliza lo que fue la lucha por la recuperación de nuestras Islas Malvinas, se reunieron en el infinito azul del cielo sobre la desolada inmensidad del mar, para regresar sin otras novedades. Aterrizaron en la Base de Río Grande siendo las 16:20 hs., donde recién pudieron dar rienda suelta a sus incontenibles emociones.

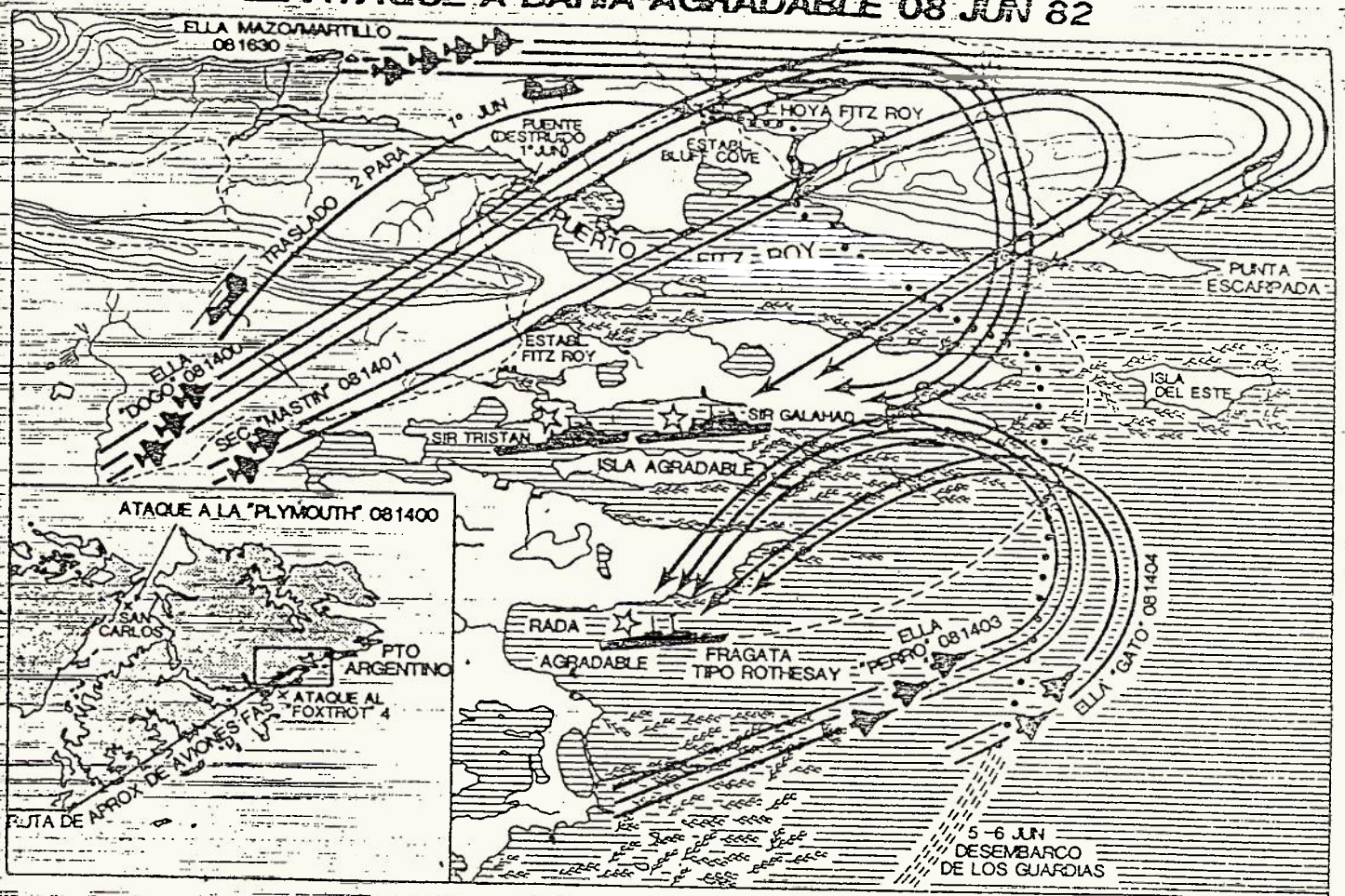
3º) Ataque a Bahía Agradable

Nuevamente, cuando el 8 de junio los británicos acercaron sus buques a otras costas de la Isla Soledad -Bahía Agradable- y fueron detectados con precisión, la FAS lanzó, casi exhausta ya, sus aviones remanentes y produjo lo que los británicos llaman "El desastre de FITZ ROY" o "El día más negro de la flota", Quince aviones cazabombarderos de la FAS, cayeron en sucesivas oleadas sobre dos buques de transporte de tropas y una fragata que operaban muy próximos a nuestras costas y que desembarcaban tropas (guardia escosesa y galesa) para crear un nuevo frente al sur de Puerto Argentino. Los dos buques fueron incendiados, uno (SIR GALLAHAD) se hundiría proximamente y el otro SIR TRISTRAN sería transportado a Inglaterra como

///

C8.3.30

# EL ATAQUE A BAHIA AGRADABLE 08 JUN 82



C8.5 .31

///

museo, la fragata PLYMOUTH seriamente averiada y un lanchón LCU-FOXTROT 4 hundido. Sucumbieron por nuestra parte tres aviones (A-4B) y sus gloriosos pilotos fallecieron. La Fuerza Aérea siguió acompañando hasta el final a los heroicos defensores de Malvinas con todos los medios que aún le restaba, principalmente atacaba de noche, con sus bombarderos CANBERRA, escoltados por MIRAGE III, a las posiciones británicas que ya cercaban Puerto Argentino. El General JEREMY MOORE y su Estado Mayor, es testigo de estos ataques y los reconoció públicamente.

También lanzaba cotidianamente sus HERCULES C-130 hacia la pista de PUERTO ARGENTINO, en vuelos cada vez más dramáticos, para reabastecer (munición y armamento) y retirar heridos hasta el mismo 14 de junio de 1982.

Pérdidas materiales y humanas inglesas

Pérdidas materiales

-Aviones derribados/destruídos: 31 (19 Sea Harrier y 12 Harrier).

Aviones dañados que aterrizaron: 16 (10 Sea Harrier y 6 Harrier).

Total de aviones empleados: 72

Porcentaje de aviones destruídos: 43,5 %

Porcentaje de aviones dañados: 22,22 %

Porcentaje de aviones no afectados: 34,72 %

//

C8.5.32.

///

-Helicópteros destruídos: 36 (según fuentes inglesas extraoficiales fueron 46).

-Naves británicas hundidas:

a) Destructor "Sheffield"

b) Fragata "Ardent"

c) Fragata "Antelope"

d) Destructor "Coventry"

e) Portacontenedores "Atlantic Conveyor"

f) Buque de desembarco "Foxtrot 4"

-Naves británicas destruídas:

a) Destructor tipo 42 (sin determinar el nombre)

b) Fragata "Argonaut"

c) Lancha de desembarco (sin determinar el nombre)

d) Buque logístico "Sir Galahad"

e) Buque logístico "Sir Tristán"

-Naves británicas averiadas: 28

Entre ellas los portaaviones "Hermes" e "Invincible".

Pérdidas humanas

-Bajas en el personal británico interviniente:

Según información oficial inglesa:

Muertos: 255 hombres

Heridos: 777 hombres

Según fuentes argentinas y extraoficiales inglesas:

Muertos: 700 hombres aproximadamente.

Heridos: 1500 hombres aproximadamente

Comparación de pérdidas humanas sufridas por los británicos en distintos conflictos (tomando solamente la información oficial inglesa).

///

C8.5.33

///

| Acción militar | Duración | Pérdida en vidas | Observaciones |
|---|---|---|---|
| Guerra de Corea | 1950 a 1953 | 537 hombres | |
| Guerra Malaya | 1958 a 1961 | 525 hombres | |
| Chipre | 1954 a 1959 | 105 hombres | |
| Palestina | 1945 a 1948 | 223 hombres | |
| Malvinas | 45 días ✱ | 255 hombres | Extraofic. y según Arg. y Alemania 700 hs.aprox. |

Los ingleses pagaron un precio desmesurado en valor material y humano por su "paseo militar" a los "pagos" argentinos, considerando además el abismo existente entre los potenciales enfrentados.

✱ Si bien la duración total del conflicto fué de setenta y cuatro (74) días (desde la ocupación -2 de Abril- hasta la rendición el 14-junio-82) las acciones militares recién comenzaron el 1-Mayo-82, totalizando cuarenta y cinco días de lucha.

Pérdidas materiales y humanas argentinas

Pérdidas materiales:

-Aviones derribados/destruídos (total de salidas: 503, total de llegadas al blanco 278).

Fuerza Aérea: 45 aviones

a) 10 A4-B (Skyhawk)

b) 9 A4-C (Skyhawk)

c) 2 M-III (Mirage)

///

C8.5.34

///

d) 11 M-V (Dagger)

e) 2 MK-62 (Canberra)

f) 11 IA-58 (Pucará)

g) 1 C-130 (Hércules)

h) 1 LR-35 (Lear Jet)

Armada: 9 aviones

a) 3 A4-Q (Skyhawk) Uno (1) por accidente

b) 2 MB-339 (Aermacchi) Uno (1) por accidente

c) 4 T-34 (Mentor). En tierra (ataque de Cdos.)

Prefectura Naval: 1 avión

a) 1 Skyvan

-Helicóptereos destruídos: 10 (derribados 6)

a) 9 del Ejército (3 en tierra)

b) 1 de la Armada (hundimiento "Gral.Belgrano")

-Naves argentinas hundidas:

a) Crucero "Gral. Belgrano"

b) Transporte liviano "Isla de los Estados"

c) Pesquero privado "Narwal".

-Naves argentinas averiadas:

a) Corbeta "Guerrico"

b) Submarino "Santa Fé"

c) Guardacostas "Islas Malvinas"

d) Aviso "Sobral"

e) Transporte "Río Carcarañá"

f) Transporte "Bahía Buen Suceso"

g) Guardacostas "Río Iguazú"

///

C8.5.35

///

-Material terrestre: Gran cantidad de armas livianas y algunas baterías de artillería antiaérea y caño-- nes.

Pérdidas humanas:

-Bajas en el personal militar argentino interviniente.

Ejército: 186 hombres

Oficiales: 13

Subofic. : 35

Soldados : 138

Armada: 394

Oficiales: 16

Subofic. : 211

Soldados : 167

Fuerza Aérea:55

Oficiales: 36

Subofic. : 14

Soldados : 5

-Total de bajas argentinas

Muertos: 635 hombres

Heridos:1.068 hombres

Perdidas y ganancias de la Fuerza Aérea Argentina

Pérdidas:

1) Cincuenta y cinco (55) hombres.

2) Cuarenta y cinco (45) aviones.

Ganancias:

1º) Prestigio profesional y moral de la Fuerza Aérea Argentina ante la opinión pública nacional.

///

C8.5-36

///

Los hechos bélicos de la guerra aérea en Malvinas demostraron gran capacidad profesional y coraje propios de nuestra heremcia histórica. Estos factores impactaron nuestra opinión pública y la llenaron de un justo orgullo nacional.

2º) Prestigio profesional de la Fuerza Aérea Argentina ante sus similares extranjeros.

La Guerra de Malvinas, es un hecho atípico, donde se emplearon a discreción los armamentos más modernos que posee la NATO en el orden convencional por intermedio de la TASK FORCE y sus otros medios estratégicos (RAF y submarinos nucleares).

En el orden aeronaval, la Fuerza Aérea Argentina debió enfrentar muchos y poderosísimos sistemas, en un ambiente para el cual no había sido diseñada y por lo tanto no poseía el equipamiento tecnológico mínimo para afrontar tremenda responsabilidad.

Sin embargo infligió severas pérdidas al enemigo y afectó seriamente su estrategia. Este factor, sumado al hecho de ser hasta el presente la única Fuerza Aérea en el mundo que se ha desempeñado ante dicha conjunción de armamentos modernos (convencionales), eleva su jerarquización profesional ante las Fuerzas Aéreas más avanzadas. Las técnicas y tácticas que empleó y, principalmente la formación de su personal (factor humano) es analizado y evaluado en los círculos profesionales militares del mundo.

3º) Enriquecimiento profesional en base a la experiencia propia.

///

C8.5.37

///

Si bien profesionalmente se puede aprender de la experiencia ajena, el coeficiente se eleva mucho cuando la experiencia es propia. En este sentido la Fuerza Aérea Argentina se viene enriqueciendo profesionalmente desde sus primeras operaciones en el conflicto. Pero además, el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina ha creado organismos de estudio y evaluación de los innumerables aspectos operativos y logísticos que desarrolló a fin de detectar los detalles y obtener las enseñanzas (o lecciones) profesionales.

Este enriquecimiento se manifiesta, entre otros, en un redimensionamiento institucional y técnológico creativo, en nuevos conceptos operativos y en el desarrollo de los medios propios (nuevos diseños de sistemas de armas convencionales).

Todo esto, podría sintetizarse en la actual característica de la FUERZA AEREA ARGENTINA: MORAL ELEVADA.

Conclusiones

Quiero cerrar este trabajo, de características más bien esquemáticas en muchos aspectos, habida cuenta de que sus lectores son profesionales de las armas, repitiendo el párrafo final de la nota dirigida por el señor Pierre Clostermann a los aviadores argentinos:

"¡Ay! La verdad vale únicamente por la sangre derramada y el mundo cree solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ellas".

Así los comprendieron aquellos hombres de la Fuerza

///

C8.5.38

///

Aérea que jalonaron con sus vidas el camino de honor transitado por los que tenemos el inmenso y sano orgullo de pertenecer a ella; asi lo comprendemos los que hoy llenamos sus filas y seguramente asi también lo entenderán aquellos que lo hagan en el futuro, nutriéndonos todos de esa "SABIA BENDITA" que es el AMOR A LA PATRIA.-

ASUNCION, 20 de Junio de 1990.-

Comodoro Raúl Alberto Iriberri
Agregado Aeronáutico Argentino
en Paraguay

C8.5:39

EMBAJADA ARGENTINA
AGREGADURÍA AERONÁUTICA
- CHILE –

SECRETO

Este documento tiene clasificación de seguridad, es parte del secreto Militar y su divulgación está penada por los artículos 634, 636 y 780 del Código de Justicia Militar y 156, 157, 222 y 223 del Código Penal.

EMBAJADA ARGENTINA
FOJA
1
AGREG AERONAUTICA

Santiago, 13 de junio de 2007.-

OBJETO: Adjuntar libro.

AL JEFE II - INTELIGENCIA

1. Elevo el presente Expediente al señor Jefe, con motivo de enviarle adjunto al mismo, documentación que fuera encontrada por el suscripto en esta Agregaduría, ignorándose el origen y el motivo de la misma en ésta, pero consciente del contenido en ella, por tratarse de una copia de un trabajo firmado por el entonces Comodoro D. RAUL ALBERTO IRIBERI, quién a la fecha de firmado (20-JUN-1990), cumplía funciones como Agregado Aeronáutico Argentino en Paraguay, con detalles de la participación de la Fuerza Aérea Argentina, en el conflicto del Atlántico Sur por nuestras Islas Malvinas, es mi opinión, de que no puede permanecer en esta Agregaduría Aeronáutica.

2. Por tal motivo, es que solicito al señor Jefe, tenga a bien, que por su intermedio, y ante las autoridades que estime corresponder, se le dé a la documentación adjunta, el carácter que corresponda, más aun, por estimar que puede tratarse de un documento histórico debido al tenor de la documentación.

EMBAJADA ARGENTINA
AGREGADO AERONAUTICO

Comodoro SERGIO DANIEL CASTRO
Agregado Aeronáutico Embajada Argentina en Chile

| FUERZA AEREA ARGENTINA | |
|---|---|
| Nº | 1.364.846 |
| E | |
| S | 13-JUN-2007 |

RESERVADO

**FUERZA AÉREA ARGENTINA**
**SUBJEFATURA DEL E.M.G.**
**JEFATURA II – INTELIGENCIA**

"2007 - Año de la Seguridad Vial"

FUERZA AÉREA ARGENTINA FOLIO 3

**CE Nº** 1.364.846 (FAA)

**AL DIRECTOR DE ESTUDIOS HISTORICOS**

2. Remito el presente expediente al señor Director, por el cual el Agregado Aeronáutico a la EMBAJADA ARGENTINA en la REPUBLICA DE CHILE, acompaña UN (1) sobre cerrado que contiene documentación de carácter clasificada, para su conocimiento y efectos.

BUENOS AIRES, 29 de junio de 2007.-

FUERZA AEREA ARGENTINA - SUBJEFATURA ESTADO MAYOR GENERAL - JEFATURA

Comodoro JUAN ALBERTO MACAYA
Jefe II - Inteligencia

EMBAJADA ARGENTINA
AGREGADURÍA AERONÁUTICA
- CHILE –

RESERVADO

1

SANTIAGO, 13 de Junio de 2007.-

OBJETO: Elevar documentación "clasificada".

AL JEFE II – INTELIGENCIA

1. Elevo el presente Expediente al señor Jefe, a efectos de adjuntar UN (1) sobre cerrado, conteniendo documentación clasificada para su conocimiento, según lo establecido en el párrafo 180, Inciso 1°) del Reglamento de Escritura y Correspondencia Aeronáutica (R.A.G. 6), 1 Parte.

EMBAJADA ARGENTINA
AGREGADO AERONÁUTICO

Comodoro SERGIO DANIEL CASTRO
Agregado Aeronáutico Embajada Argentina en Chile

| FUERZA AEREA ARGENTINA | |
|---|---|
| Nº | 1.364.846 |
| E | |
| S | 13-JUN-2007 |

JEFATURA II - INTELIGENCIA
ENTRO 19 JUN 2007
SALIO 02 JUL 2007